



Hicaz Demiryolu'nun Akdeniz'e Açılması ile Yaşanan Sosyo-Ekonomik Dönüşüm: Hayfa Kazası Örneği

Socio-Economic Transformation by the Extension of Hedjaz Railway to the Mediterranean Sea: A Case Study on Haifa Qadâ

Recep KÜREKLİ*

Özet

Doğu Akdeniz'de bir liman kenti olan Hayfa 19. yüzyılda bir balıkçı kasabasıydı. Bugün ise bir sanayi, kültür ve ticaret merkezi olarak İsrail'in en büyük şehirlerinden birisidir. 19. yüzyılın sonu ve 20. yüzyılın başından 1. Dünya Savaşı'nın patlak vermesine kadar Filistin coğrafyasında siyasi, sosyal ve ekonomik açıdan çok canlı bir dönem yaşanmıştır. Özellikle 1905 tarihinde Hicaz Demiryolu'nun Akdeniz'e açılmasıyla birlikte Hayfa Kazası'nın sosyo-ekonomik yapısında köklü değişiklikler meydana gelmiştir. Makalede bu köklü değişiklikler ortaya çıkarılmaya çalışılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Doğu Akdeniz, Hicaz Demiryolu, Hayfa.

Abstract

Haifa which is a coastal city in East Mediterranean Sea was a fishing town in the 19th century. Today Haifa is one of the biggest cities as a centre of industry, culture and trade in Israel. Very active political, social and economical term had been experienced in the geography of Palestine from the last of 19th century and from beginning of 20th century until breaking out of First World War. Fundamental changes occurred in the socio-economic structure of Haifa Qadâ especially with the opening Hedjaz Railway to the Mediterranean Sea in 1905. It is tried to reveal these fundamental changes in the article.

Key Words: East Mediterranean, Hedjaz Railway, Haifa.

Giriş

* Arş. Görv., Nevşehir Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü – Nevşehir.

Filistin olarak bilinen yer kuzeyde Suriye ve Lübnan, batıda Akdeniz, güneyde Mısır'a ait olan Sina çölü, Akabe körfezi ve doğuda Şark'ül Ürdün ile çevrilmiş aşağı yukarı 26.158 km² murabba (kare şeklinde) bir sahayı kapsamaktadır.¹ Filistin bölgesinde Osmanlı devletine bağlı olan Akka Sancağı'nın yönetim açısından Akka, Hayfa, Taberiya, Nasıra ve Safad Kazaları olmak üzere toplam 5 adet kazası mevcuttu. Bu yönetsel yapı Osmanlı Devleti'nin sonuna kadar büyük ölçüde değişmemiştir. Sadece Nasıra, 1906 yılında hacıların ulaşımını kolaylaştırmak için bir önlem olarak Kudüs'e bağlanmıştır. Fakat 1909'da tekrar eski düzene döndüğü görülür.² 1887 yılında Akka sancağı, Hayfa Kazası da dâhil olmak üzere Suriye Vilayeti'nden alınarak yeni kurulmuş olan Beyrut Vilayetine bağlandı.³ Akka Sancağı'nın güneyinde yer alan Hayfa Kazası, doğusunda Nasıra, güneyinde Ben'i Saab Kazaları ve batısında Bahr-i Sefid ile sınırlı ve çevrilmiştir.⁴ Kazanın merkezi olan Hayfa kasabası merkez livâ Akka'nın 13 kilometre güneybatısında ve 35,2 tul-i şarki ile 32,48 arz-ı şimalde bulunmaktadır.⁵ Kazanın mesahayı sathiyesi 313 kilometre merbaandan⁶ ve kaza 347.919 dönümden ibaretti.⁷

Beyrut Vilayeti'nde incelemelerde bulunan Mehmet Behcet'in tespitlerine göre bu kasabanın güney ve güneybatı istikametleri nihayet 550 metre yüksekliğe sahip olan Kermil Dağı'nın (Cebel-i Mar İlyas) eteğinde bulunmaktadır. Hayfa kelimesi bir rivayete göre bu dağın arkasında gizlenmiş olmasından kinaye olmak üzere İbranice'deki Hafah (Khafah) kelimesinden, diğer bir rivayete göre dağın denize doğru istitalesinden (uzanmasından) teşkil ettiği için yine İbranicedeki Kof (Khof) kelimesinden bozularak gelmiş.⁸

Hayfa'nın bir tane nahiyesi vardır. Bu nahiyenin adı Keysariye'dir. Hayfa kasabasının güney yönünde sekiz saat mesafededir.⁹

Hayfa 49 köyden müteşekkildir. Bu köylerin isimleri: Aczem, Um elşaf, Um el tut, Um el zinat, Um el alak ve mimas, Baka el şarkiye, Berc, Berika, Betimat, Beled el Şeyh, Cebaa, Cesr el zerka, Cara, Cedidun, Ciza, Hezira, Daliyet el Kermal ve Um el şekef, Daliyet el ruha ve um el dufuf, Derdara, Reyhaniye, Zemarın, Zerğaniye, Sendiyane, Şefiya, Sebarın , Serfand, Tentura, Tira, Ain huz, Ain gezal, Afiya , Atlit, Ara, Arara, Gabet el çerkes, Feridis, Kenir, Kira ve kimun, Kebera, Kerkur, Kefr ata, Kefr lam, Kefr keraa, Merah, Mezar, Kefrin, Bacur, Sevamir, Keysariye'dir.¹⁰

Hayfa'nın batısındaki mahalleye batı mahallesi (el-mahalle el-garbiyye), doğusundaki mahalleye doğu mahallesi (el-mahalle el-şarkiyye) denilmektedir.¹¹ Müslüman

¹ Celal Tevfik Karasapan, **Filistin ve Şark-ül-Ürdün**, C.1, Ahmed İhsan Matbaası, İstanbul 1942, s. 3.

² David Kushner, "From Eyalet to Sancak: The District of Acre in Transition, 1840-1918", (XIII. Türk Tarih Kongresi , Ankara, 4-8 Ekim 1999), **Kongreye Sunulan Bildiriler**, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 2002, pp. 2024.

³ Mahmoud Yazbak, **Haifa in The Late Ottoman Period 1864-1914**, Brill, Leiden, Boston, Köln 1998, pp. 25.

⁴ **Beyrut Vilayet Salnamesi**, 1318 (1900-1901), s. 293. (Bundan sonraki dipnotlarda kısaca BVS denilecektir.)

⁵ **BVS**, 1318 (1900-1901), s. 294.

⁶ **BVS**, 1326 (1908-1909), s. 280.

⁷ **BVS**, 1318 (1900-1901), s. 293.

⁸ Mehmet Behcet, **Beyrut Vilayeti**, Vilayet Matbaası, Beyrut H.1335, s. 239.

⁹ **BVS**, 1326 (1908-1909), s.281. (Vilayet Taksimatı İçin Bk. **BVS**, 1326 (1908-1909), s. 112.)

¹⁰ **BVS**, 1324 (1906-1907), s. 189. (Aynı veriler için Bk. **BVS**, 1322 (1904-1905), s. 175.)

¹¹ Mahmoud Yazbak, **Haifa in The Late Ottoman Period 1864-1914**, pp. 84.

bölgesi kasabanın doğusunda, Hristiyan bölgesi ise batısında bulunmaktadır.¹² Bu belirgin toplulukları temelde 1-Müslümanlar, 2-Yerli Hristiyanlar, 3-Yahudiler, 4-Almanlar¹³ olmak üzere dört zümreye ayırabiliriz.¹⁴

Filistin çok çeşitli iklim ve bitki örtüsü şekillerini küçük bir alan içerisinde barındırır.¹⁵ Filistin bölgesinde yer alan Hayfa'nın iklimi ise kış mevsiminde yağışlı ve yaz mevsiminde kurak tipik Akdeniz iklimidir. Kış mevsiminde 22.6 inç yağış düşmesi neticesinde zirai alanlar sulama için bol miktarda suya sahip olmaktaydı.¹⁶ Hayfa'da en yağışlı aylar Kasım, Aralık, Ocak ve Şubat aylarıdır. Diğer mevsimlerde yağış yok denecek azdır. Mart, Nisan, Mayıs ve Haziran'da çok daha az yağış vardır. Temmuz ve Ağustos'ta hiç yağış yoktur. Eylül ve Ekim'de çok az yağış vardır.¹⁷ Yıllık sıcaklıkları ise 56.5° F ile 83.5° F arasında değişmektedir.¹⁸ Hayfa'da senelik rutubet oranları ise %62-76 arasında, yayla kısmında ise %53-64 arasında değişmektedir.¹⁹

Filistin'in tek doğal limanı olan Hayfa limanı Hayfa körfezi boyunca hilal şeklinde Kermil dağının eteklerine uzanır. Hayfa plaj boyunca geniş bir kavisle ve Kermil dağının tepesine doğru genişler.²⁰ Evvelce Hayfa limanında gemilerin barınmasını mümkün kılacak tertibat pek zayıf ve ibtidai idi.²¹ Gemicilikte 19. yüzyılda yaşanan teknolojik değişiklikler, vapurun kullanılması, karayolu ile yapılan haberleşmede binek arabalarının ve trenlerin kullanılması, kasabalarda iyileştirme faaliyetleri için gösterilen gayretler limanların önemli

¹² Mahmoud Yazbak, **Haifa in The Late Ottoman Period 1864-1914**, pp. 189.

¹³ Württemberg'te bir Hristiyan tarikatının mensubu olan Alman koloniciler 1860'larda Kutsal topraklara gelmeye başladılar. 1869 yılında Alman koloniciler (Templars) Hayfa'da bir koloni kurdular. Yeni gelen bu göçmenlerin amacı varolan yerleşim alanlarının uzakta, şehir duvarlarının dışında kendi kolonilerini inşa etmektir. Ve Hayfa'da Müslümanlara ait olan el-Atika bölgesindeki özellikle içme suyu ve sulama için sondajlanmış meyve ve sebze yetiştirilen arazilerden satın almaya başladılar. Yaptıklarının yasadışı olduğunun farkındaydılar. Fakat Avrupa'nın baskısı sonucunda 1867 yılında Osmanlı devleti, Osmanlı İmparatorluğu içindeki yabancıların mal-mülk edinebileceklerine dair yabancıların haklarını güvence altına alan resmi bir bildiride bulundu. Fakat bu yabancıların ilk tabiiyetlerinden vazgeçerek Osmanlı vatandaşları olmaları şartına bağlıydı. Zamanın kaymakamı ve naibi Prusya ve Almanlarla özel bir anlaşma yapılmadığı gerekçesiyle Almanların satın aldıkları arazilerin tapu kayıtlarına geçmesini reddettiler. Alman kolonicilerde kendileri adına araziye satın bir aracının satın alması yolunu buldular. Almanlar satın aldıkları araziler üzerindeki hakların arabulucular tarafından inkâr edilmemesi için çok dikkatli davranıyorlardı. Ve arazinin satıcısı ve Alman alıcının adının birlikte yer aldığı bir sözleşme imzalıyorlardı. Bk. Mahmoud Yazbak, **Haifa in The Late Ottoman Period 1864-1914**, pp. 222-224. Ayrıca Hayfa'daki Alman Kolonisi ile ilgili detaylı bilgi için bk.(Mahmoud Yazbak, "Templars as Proto-Zionists? The "German Colony" in Late Ottoman Haifa", **Journal of Palestine Studies**, Vol. 28, No. 4, (Summer, 1999), pp. 40-54.)

¹⁴ Mehmet Behcet, **Beyrut Vilayeti**, s. 258.

¹⁵ C. Gordon Smith, "The Geography and Natural Resources of Palestine As Seen by British Writers in The Nineteenth and Twentieth Centuries", **Studies on Palestine During The Ottoman Period**, Ed: Moshe Ma'oz, The Magnes Press, Jerusalem 1975 pp. 94.

¹⁶ E. Ray Casto, "Haifa: The Port City of Palestine", **Journal of Geography**, 37 (1938:Jan./Dec.), pp.348. (22.6 inç milimetreye çevrilince 574.04 değerine sahip olmaktadır. Bk. <http://www.birimcevir.com/basinc-birimleri/basinc-birimleri.aspx>.)

¹⁷ E. Ray Casto, "Haifa: The Port City of Palestine", pp. 346.

¹⁸ E. Ray Casto, "Haifa: The Port City of Palestine", pp. 346. (56.5 Fahrenheit=13.61 Santigrat, 83.5 Fahrenheit=28.61 Santrigrat'ır. <http://www.birimcevir.com/sicaklik-birimleri/sicaklik-birimleri.aspx>)

¹⁹ Celal Tevfik Karasapan, **Filistin ve Şark-ül-Ürdün**, C. 1, s. 7.

²⁰ E. Ray Casto, "Haifa: The Port City of Palestine", pp. 344.

²¹ Celal Tevfik Karasapan, **Filistin ve Şark-ül-Ürdün**, C. 1, s. 156.

nakliye noktaları olmalarını sağladı.²² Böylece bu limanın da etkisiyle gelecekte Hayfa stratejik öneme sahip bir liman kenti olacaktır.

1 Mayıs 1900'de II. Abdülhamit, tahta çıkışının 25. yıldönümünü kutlamak amacıyla, Hicaz Demiryolu'nun yapılacağını ilan etmiştir. Şüphesiz hattın inşasında dini ve ekonomik düşüncelerin dışında önemli politik ve stratejik amaçları da vardı.²³ Hayfa hattının tamamlanmasıyla, Hicaz demiryolu Akdeniz'e açılan bir çıkış kapısına sahip oldu. Hayfa'nın modern bir şehre doğru gelişmesi, Der'a ya uzanan hattın tamamlanmasıyla²⁴ başladı denilebilir. Hayfa küçük bir kasabadan, Şam, Havran ve Filistin'in kuzeyi için önemli bir çıkış kapısı haline gelmiştir.²⁵

Hayfa'da hemen hemen bütün ülkelerin konsoloslukları vardı.²⁶ Bunlara Almanya, İngiltere, Fransa, Amerika, Rusya, İtalya, İspanya, Avusturya, Belçika, İran konsoloslukları örnek olarak verilebilir.²⁷ Avrupa'nın Osmanlı imparatorluğundaki temsilcilikleri olan konsolosluklar bu devletlerin bölgeye yönelik ilgisinin, politik ve ekonomik projelerinin öncülleri olarak görülebilir.²⁸

Tarihe "Sykes-Picot Andlaşması" olarak geçen Osmanlı İmparatorluğunu paylaşma tasarısına göre, İngiltere ve Fransa Filistin'i aralarında bölüşüyorlardı. Beyrut, Sur ve Sayda (Sidon) kentlerini içerecek şekilde Kuzey Filistin Fransa'ya bırakılırken, Osmanlı Filistin'inin Yafa, Hayfa, Tel Aviv sahil şehirleri de başta olmak üzere tüm güney Filistin'in İngilizlerin hâkimiyetine geçmesi öngörülüyordu. Nitekim 1918 Eylül'ünde General Allenby yönetimindeki müttefik kuvvetleri Osmanlıları Suriye ve Filistin'den çıkartmaları üzerine Sykes-Picot Antlaşması bilfiil uygulanmıştı.²⁹

Hayfa, Filistin'de manda topraklarının bir parçası olmak üzere 23 Eylül 1918'de İngiliz birlikleri tarafından işgal edildi ve bu dönemde yoğun bir büyüme ve gelişme evresine

²² Ruth Kark, "The rise and decline of coastal towns in Palestine", **Ottoman Palestine 1800-1914**, Ed: Gad G. Gilbar, E.J. Brill, Leiden 1990, pp. 70.

²³ Walter Pinhas Pick; "Meissner Pahsa and the construction of railways in Palestine and neighboring countries", **Ottoman Palestine 1800-1914**, Ed: Gad G. Gilbar, E.J. Brill, Leiden 1990, pp. 183.

²⁴ Başlangıçta ithal edilen malzemeler, Fransızlara ait Beyrut-Şam Demiryolu ile taşınıyordu. Bu durum nakliye masraflarının çok yüksek olmasına yol açtı. Çözüm olarak, Hicaz Demiryolu'nun üzerindeki Dera'dan Akdeniz kıyısındaki Hayfa'ya bir şube hattı döşenmesine karar verildi. Ancak bu bölgedeki demiryolu imtiyazı, daha önce bir İngiliz şirketine (Syria Ottoman Railway Company) verilmişti. Finansal güçlük içindeki şirket, imtiyazını 925.000 Mark karşılığında iade etmeyi kabul etti. Böylece inşa etmiş olduğu sekiz kilometrelik hat da Osmanlı Devleti'ne geçmişti. 160 kilometreyi bulan Hayfa-Der'a hattının yapımına 1 Nisan 1903 tarihinde başlandı. Çalışmalar Alman mühendislerin yönetiminde sürdürülmüş ve demiryolu 1905 yılının Ekim ayında işletmeye açılmıştır. Bk. Murat Özyüksel, "Osmanlı Demiryolu İşletmeciliğinde Bir Devlet Girişimi: Hicaz Demiryolu (II) ", **İktisat Dergisi**, S. 293-294, Yenilik Basımevi, İstanbul 1989, s. 31-33.

²⁵ Walter Pinhas Pick, "Meissner Pahsa and the construction of railways in Palestine and neighboring countries", pp. 193.

²⁶ Türkiye Diyanet Vakfı Ansiklopedisi, **Hayfa Maddesi**, C. 17, Divantaş, İstanbul 1988, s. 41.

²⁷ **BVS**, 1322 (1904-1905), s. 174.

²⁸ Mahmoud Yazbak, **Haifa in The Late Ottoman Period 1864-1914**, pp. 27.

²⁹ Mim Kemal Öke, **Osmanlı İmparatorluğu, Siyonizm ve Filistin Sorunu (1880-1914)**, Doğu Matbaası, İstanbul 1982, s. 175.

girdi.³⁰ Halen İsrail'in üçüncü büyük şehri olan Hayfa ülkenin en önemli ticaret, endüstri ve kültür merkezlerinden biridir.³¹

Hicaz Demiryolu Hayfa Şubesi'nin Açılması ve Etkisi

1 Mayıs 1900'de II. Abdülhamit, tahta çıkışının 25. yıldönümünü kutlamak amacıyla, Hicaz Demiryolu'nun³² inşasını ilan etti.³³ Görünüşe göre Şam, Medine ve Mekke'yi birbirine bağlayarak hac görevini kolaylaştırmak için başlatılmış bir projedir.³⁴ Zira o günkü şartlarda Mekke ve Medine'ye gitmenin temel vasıtası deve kervanlarından ibaretti. Bazen deve sırtında bazen de yaya olarak yapılmak zorunda olan ve yaklaşık iki ayı bulan bu yolculuk en yılmaz yolcuları bile çileden çıkaracak kadar çetin şartlarda gerçekleşebiliyordu. Örneğin Şam-Medine arası bir yolculuk deve sırtında 40 gün sürmekteydi.³⁵ Hattın kısa ve uzun vade de sağlayacağı faydalar üzerine de durulduğunu görmekteyiz. Bilhassa, demiryolunun Güney Suriye'deki güzergâhının belirlenmesi esnasında, çevredeki yerleşim birimlerinin ticari kapasitelerinin artırılması açısından en uygun yol tercih edilmişti. Mesela Müzeyrib-Maan güzergâhının Havran ve Kerek sancaklarının köylerine nispeten yakın olarak belirlenmesi bu iki sancağın ekonomik gelişimleri açısından önemli gelişmeler doğuracaktı. Aynı şekilde Der'a-Hayfa hattının yapımında, Hicaz Demiryolu inşaat malzemelerinin Beyrut limanı yerine Hayfa'ya indirilme düşüncesiyle birlikte, gelecekte bu bölgenin tabii zenginliklerinin ekonomiye kazandırılması ve Hayfa-Şam arasındaki ticaretin geliştirilmesi de hedeflenmişti.³⁶ Şüphesiz hattın inşasında dini ve ekonomik düşüncelerin dışında önemli politik ve stratejik anlamları da vardı.³⁷ Bunların arasında güney Suriye, Hicaz ve Yemen'in taşralarını İmparatorluğun geri kalanıyla bağlayarak özellikle İngilizlere karşı buraların savunulabilirliğini artırmak sayılabilir.³⁸ Daha açıklamayı daha da genişletecek olursak 2. Abdülhamit, Havran bölgesindeki isyana meyilli Dürziler üzerinde ve Arap yarımadasının kuzey batı bölgesindeki yıllarca süren kabile savaşları önlemek için ve uzakta bulunan Yemen³⁹ üzerindeki otoritesini sağlamlaştırmak istemiştir. Başkent İstanbul ile Mezopotamya

³⁰ The Encyclopaedia Of Islam, **Hayfa Maddesi**, Vol.III, New Edition, Leiden 1971, pp. 325-326.

³¹ Türkiye Diyanet Vakfı Ansiklopedisi, **Hayfa Maddesi**, C. 17, Divantaş, İstanbul 1988, s. 42.

³² Sultan'a izafetle "Hamidiye" ön takısıyla da adlandırılan Hicaz demiryolunun yapımı, Şerif Mardin'in deyişiyle II. Abdülhamit'in güçlü biçimde bir simge oluşturma mekanizması çerçevesinde şekillenen İslamcı siyasetinin kayda değer bir uzantısı olarak görülebilir. II. Abdülhamit'in simgesi önemliydi, hatta o kadar önemliydi ki 1900 senesinde başlayıp, Hicaz demiryolunun Medine'ye ulaştığı 1908'e kadar muntazaman devam eden Hindistan Müslümanlarının coşkulu desteği, 1909 yılında II. Abdülhamit'in tahttan indirilmesiyle bıçak gibi kesilecek ve Hindistan'da bir süre için Jön Türkler aleyhinde büyük tepkiler doğacaktı. Bk. Lütfullah Karaman, "Hicaz Demir Yolu", **Askeri Tarih Bülteni**, S.22, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1997, s. 80.

³³ Walter Pinhas Pick, "Meissner Pahsa and the construction of railways in Palestine and neighboring countries", pp. 183. (Hattın Sultan II. Abdülhamit'in tahta çıkışının 25. yıldönümü şerefine ilan edildiği salnamelerde de ifade edilmiştir. Bk. **BVS**, 1326 (1908-1909), s. 55)

³⁴ Rashid İsmail Khalidi, **British Policy towards Syria&Palestine 1906-1914**, Ithaca Press, London 1980, s. 57.

³⁵ Metin Hülago, **Bir Umudun İnşası Hicaz Demiryolu**, Yitik Hazine Yayınları, İzmir 2008, s. 26.

³⁶ Ufuk Gülsoy, **Hicaz Demiryolu**, Eren Yayıncılık, İstanbul 1994, s. 50. (Osmanlı arşiv belgelerine dayanan bu eserle ilgili kısa bir değerlendirme için bk. İbrahim Sezgin, "Hicaz Demiryolu", **Bilge**, S. 7, Ankara 1995, s.74-75.)

³⁷ Walter Pinhas Pick, "Meissner Pahsa and the construction of railways in Palestine and neighboring countries", pp. 183.

³⁸ Rashid İsmail Khalidi, **British Policy towards Syria&Palestine 1906-1914**, s. 57.

³⁹ İslam illerinin oluşturduğu gövdenin mutlaka korunması gerekiyordu. İngilizler ise Arabistan politikalarıyla Müslüman bölgeleri hedefleyerek ana gövdeye yönelmiş oluyorlardı. 2. Abdülhamit 1900 yılında durumu, "maalesef İngilizlerin Anadolu'da nüfuzu çok kuvvetlidir. Şimdiden Yemen'de başımıza güçlükler çıkarmaya başlamışlardır. İngilizlerin tahrik ettikleri Arap kabileleri arka arkaya isyan etmektedir" şeklinde açıklıyordu. Bk.

ve Arap Yarımadası arasında sıkı bir bağ kurulması amaçlamıştır. Ayrıca Hicaz demiryolu, Osmanlıların Süveyş kanalına bağımlılığından kurtulması ve Osmanlı birliklerinin Akdeniz'den Arabistan'a geçerken Süveyş kanalındaki İngilizlerin geçiş esnasındaki tetkiklerinden ve yüksek geçiş ücretlerinden kurtulması için tasarlanmıştır diyebiliriz.⁴⁰ Yani hattın inşa edilmesinin gerisindeki en temel nedenlerin başında hiç şüphesiz ki askeri ve siyasi beklentiler yer almıştır. Bu nedenlere ilaveten dini nedenlerin de belirli bir yeri olduğunu gözardı etmemek gerekir.⁴¹

Bu hat katıksız Osmanlı-Müslüman projesi olarak ve tamamıyla emsalsiz bir hat olarak tasarlandı. Bu Osmanlı'nın itibarının artması ve gerek Osmanlı İmparatorluğu içinde gerekse dış dünyada Osmanlı imajının tekrar ihya edilmesi demektir.⁴² Bununla birlikte Hicaz demiryolunun salt Müslüman mühendislerince inşa edileceği ilkesinden vazgeçilince, bir Alman mühendis, Heinrich August Meissner teknik yönetim başına getirildi.⁴³ Heinrich August Meissner'e, muazzam teknik tecrübesi, Türk dilini, Osmanlı İmparatorluğu ve onun bürokrasisini çok iyi bilmesi nedeniyle bu hattın inşası emanet edildi. Meissner⁴⁴, 8 yıl içerisinde Şam'dan Medine'ye Hayfa-Der'a hattı da dahil Hicaz demiryolunun inşasını ve açılışını başarmıştır.⁴⁵ Hicaz Demiryolu Osmanlı İmparatorluğunun üstlendiği en büyük teknik proje ve Pan-İslamizmin somut bir ifadesi haline geldi.⁴⁶ El ele verince Müslümanların da büyük işler başarabileceği bu sayede daha açık bir şekilde görülmüştür. Önceleri demiryolu projesini bir hayal ve aldatmaca olarak gören batılı devletler ortaya çıkan tablo karşısında şaşkınlıklarını gizleyememişlerdir.⁴⁷

Fransızların Beyrut'tan demiryolu ile Şam'a oradan da Mezarib'e nakledilen demiryolu taşıtları ve ekipmanları için uyguladığı tarifeler çok yüksekti. Beyrut limanı Fransızların kontrolündeydi. 1902'lerde Meissner, Osmanlıları Fransızların fahiş fiyat tarifelerinden kurtarmak ve Akdeniz'e açılan ayrı, bağımsız bir çıkış kapısı kurmak için tarihi önemi olan bir karara vardı. Hayfa'daki başlangıç noktasından Jezreel'in (kuzey İsrail'de Galilee ve Samaria tepelerinin arasında bir ova) verimli ovasını geçerek Ürdün vadise uzanan yeni bir demiryolu hattı tasarlandı. Bu aslında yeni bir şey değildi daha önce Claude Conder

Murat Özyüksel, "Osmanlı Demiryolu İşletmeciliğinde Bir Devlet Girişimi: Hicaz Demiryolu (I)", **İktisat Dergisi**, S. 292, Şefik Matbaası, İstanbul 1989, s. 19.

⁴⁰ Walter Pinhas Pick, "Meissner Pahsa and the construction of railways in Palestine and neighboring countries", pp. 184. (İngilizler Türklerle yapılacak muhtemel bir savaşta Arap aşiretler, Dürziler, Maruniler ve hatta Arap Müslüman çoğunluk bile Türklere karşı aktif müttefiklere dönüşebilir tarzında öngöründe bulunuyorlardı. Bk. Rashid İsmail Khalidi, **British Policy towards Syria&Palestine 1906-1914**, s.85; Akka-Şam şimenferleri çalışmaları vesilesiyle, İngiliz memurların sayılarının çoğalarak Dürzi karyelerini dolaşmaya başladıkları tespit edilmiştir. Bk. BOA, Y.PRK. UM. 135-46. 18/S/1317.)

⁴¹ Metin Hülagu, **Bir Umudun İnşası Hicaz Demiryolu**, s. 26.

⁴² Walter Pinhas Pick, "Meissner Pahsa and the construction of railways in Palestine and neighboring countries", pp. 183.

⁴³ Murat Özyüksel, "Osmanlı Demiryolu İşletmeciliğinde Bir Devlet Girişimi: Hicaz Demiryolu (II)", **İktisat Dergisi**, S. 293-294, Yenilik Basımevi, İstanbul 1989, s. 30.

⁴⁴ 2. Abdülhamit de Meissner'in çalışmalarından oldukça memnun olmalıydı ki, kendisine 7 Mart 1904'te Paşa unvanı vermişti. Aynı zamanda Arabistan'ın iç bölgelerine girildikçe yöre halkı yabancılara karşı dostça duygular beslemeyebilirdi. Paşa unvanı, halkın Meissner'e düşmanca duygular beslemesini engelleyecekti. Bk. Murat Özyüksel, **Hicaz Demiryolu**, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2000, s. 132-133.

⁴⁵ Walter Pinhas Pick, "Meissner Pahsa and the construction of railways in Palestine and neighboring countries", pp. 180.

⁴⁶ Walter Pinhas Pick, "Meissner Pahsa and the construction of railways in Palestine and neighboring countries", pp. 180.

⁴⁷ Ufuk Gülsoy, "Gerçekleşen Bir Rüya; Hicaz Demiryolu", **Yeni Türkiye**, S. 32., Ankara 2000.s. 327.

1870'lerin başında buna benzer bir demiryolu öngörmüştü, Laurence Oliphant ve Gottlieb Schuhmacher'de 1880'lerde bunu ifade ettiler. 1890'larda İngiliz Pilling ve Hill'de Hayfa'dan Ürdün Nehrine ve oradan da Şam'a bir demiryolu inşa etmeyi teklif etmişlerdi.⁴⁸ 1871 Eylül'ünde Hayfa'daki İngiltere Vise-Consul'da görev yapan Thomas B. Sandwith tarafından bir layiha yazılmış ve bu layiha İngiliz parlamentosunun bünyesindeki özel bir komisyona gönderilmiştir. Layihada, kendisinin 1861-1865 yılları arasında Hayfa Vice-Consul'unda görev yaptığı zamanlarda Hayfa'dan Bağdat'a uzanan bir demiryolu hattının yapılmasıyla ilgili bir düşüncenin başladığını belirtir. Ve bu hattın Kermil Dağı'nın kuzeyinden başlayacak, küçük fakat verimli Esdraelon ovasından geçerek Tiberian denizinin yanındaki Ürdün'e oradan Havran'ın muazzam mısır-yetiştirme alanlarına Havran'dan Şam'a ve oradan da Bağdat'a uzanabileceğini belirtilmektedir.⁴⁹ Aslında Meissner sadece daha önce önerilen bu hattı hayata geçirmek istemiştir.⁵⁰

Projenin başlamasında sonra 3 yıldan daha kısa bir süre içerisinde Ekim 1905 tarihinde bu yeni hat Der'a'ya ulaştı. Toplam uzunluğu-Meissner'in daha önce yaptığı Mezariib-Der'a da dahil edildiğinde- 161 km'dir.⁵¹ Yine 1905'te Der'a-Hayfa Hattı tamamlanarak Akdeniz bağlantısı sağlandı.⁵² 1905 yılında Hayfa-Şam demiryolunun yapılmasıyla Ürdün nehrinin ötesindeki geniş bir alana ulaşım kolaylığı gerçekleşti. Böylece Hayfa'nın hinterlandı (iç bölgesi) genişledi.⁵³ 1906'da Şam-Hayfa arasında seferlere başlandı.⁵⁴ Hayfa ile Şam arasında her gün Şam ile Medine arasında haftada üç gün karşılıklı yolcu ve ticari eşya katarları⁵⁵ (trenleri) çalışmaktaydı. Bunlar dışında gerekli görüldükçe inşaat malzemeleri, askeri erzak sevkiyatı ve hacılar için ilave tren seferleri düzenleniyordu.⁵⁶ Diğer taraftan iç turizmi canlandırmak düşüncesiyle de mübarek günlere tesadüf eden tarihlerde Medine'ye Hayfa ve Şam'dan ucuz trenler kaldırılıyordu. Bu seferler kısa zamanda büyük ilgi gördü ve 1912'de bu şekilde 1219; 1913'te % 135 artışla toplam 2.797 kişi Medine'yi ziyaret etti. Rebiülevvel, Recep, Şaban ve Ramazan aylarında gidiş-dönüş olarak tertip edilen bu seferlerden elde edilen gelir, 1912'de 9.556, 1913'de 24.212 lira oldu.⁵⁷ Ve Hicaz demiryolunun açılan kısımlarının ve Harem'i Şerif'in elektrikle aydınlatılmasının halkı ziyadesiyle memnun ettiği biliniyordu.⁵⁸

⁴⁸ Walter Pinhas Pick, "Meissner Pahsa and the construction of railways in Palestine and neighboring countries", pp. 190-191.

⁴⁹ Eliahu Elath, "A British Project For The Construction Of A Railway Between Jaffa and Jerusalem", **Studies on Palestine During The Ottoman Period**, Ed: Moshe Ma'oz, The Magnes Pres, Jerusalem 1975. pp. 422.

⁵⁰ Walter Pinhas Pick, "Meissner Pahsa and the construction of railways in Palestine and neighboring countries", pp. 191.

⁵¹ Walter Pinhas Pick, "Meissner Pahsa and the construction of railways in Palestine and neighboring countries", pp. 192-193.

⁵² Ufuk Gülsoy, "Bağışlarla Gerçekleşen Eser: Hicaz Demiryolu", **Tarih ve Medeniyet**, S.6., İstanbul 1995, s. 37.

⁵³ E. Ray Casto, "Haifa: The Port City of Palestine", pp. 345.

⁵⁴ Ufuk Gülsoy, "Bağışlarla Gerçekleşen Eser: Hicaz Demiryolu", s.37.[Hicaz Demiryolunun Hayfa kolu (161 km uzunluğunda) 443 tane köprü ve kanala sahipti. Bunların 329 tanesi arası 73 kilometre mesafe olan Samakh'dan (deniz seviyesinin 173 metre altında) Der'aya (deniz seviyesinin 529 metre üzerinde) giden hattın en zor kısmında inşa edilmiştir.]

⁵⁵ Hayfa-Der'a-Şam (280 km) hattı, Hicaz Demiryolu'nun tamamında taşınan yolcu ve yük trafiğinin dört üçüne sahiptir. Bir başka ifadeyle, Hicaz Demiryolu'nun yapılmış olan 1.184 km'lik diğer bölümünde, yani toplam hattın beşte dördünde, yolcu ve yük trafiğinin sadece dörtte biri gerçekleşmektedir. Bk. Murat Özyüksel, **Hicaz Demiryolu**, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2000, s. 260.

⁵⁶ Ufuk Gülsoy, **Hicaz Demiryolu**, s. 141-142.

⁵⁷ Ufuk Gülsoy, **Hicaz Demiryolu**, s. 247.

⁵⁸ BOA, Y. PRK. MYD / 103-26, 16/Ş/1326.

Hayfa-Der'a hattı Hayfa'dan başlayarak Şemamiye, Nehru'l Mukatta, Telu's Şemmam, Afule, Şatta, Bisan, Cisru'l Mecami, Delhamiye, Samah, Yermük Köprüsü, El-hemme, Vadi-i Halid, eş-Şecere, el-Mukarin, Zeyzun, Tellu's-Şahm, Müserib ve Der'a güzergâhını takip etmiştir.⁵⁹ Bu güzergâhların Hayfa şubesine uzaklıklarını bir tablo ile gösterelim.

Tablo 1. Hicaz Demiryolu Hayfa Şubesinin Güzergâhı.⁶⁰

Mevkilerin İsimleri	Başlangıçtan Mesafesi	Mevkilerin İsimleri	Başlangıçtan Mesafesi
	Km		Km
Hayfa	0	El- Hüsame	96
Şumariye	10	Vadi-i Halid	107
Telu's-Şemmam	21	Eş-Şecere	119
Afule	37	El-Mukarin	124
Şatta	52	Zeyzun	135
Bisan	60	Müserib	150
Cisru'l Mecami	77	Der'a	161
Samah	87		

Hayfa-Der'a şube hattı, ana hatta olduğu gibi, 1.05 metrelik dar çaplı bir hat olmuştur. Hattın 60 kilometresi Cezril Vadisi'nden, 30 kilometresi Tiberya Denizi'ne kadar uzanacak şekilde Ürdün Vadisi'nden diğer bir 60 kilometresi Ürdün Vadisi'nden ve geriye kalan kısmı ise Hanran dağlarından geçmiş ve hattın toplam uzunluğu 161 kilometreyi bulmuştur. Hat Hayfa'dan (0 km) 36 km uzaklıkta bulunan Afule'ye -62 metre kadar alçalarak ilerlemiştir. Afule'den sonra 76 km uzakta bulunan Ürdün Köprüsü (Cisru'l Mecami)'ne kadar ise 246 metrelik bir alçalma kaydetmiştir. Bu noktadan itibaren demiryolu hattı tekrar yükselişe geçmiş ve 87 km uzaklıkta Tiberya Denizi kenarında bulunan Samah'ta -187 metreye ulaşmıştır. Hat daha sonra Yermük Vadisi'nin sarp, derin yarıklarını muhtelif köprü ve tüneller vasıtasıyla geçerek ilerlemiştir. 149 km uzaklıkta bulunan Mesarib İstasyonu'na yakın bir mesafede 462 metre yükseklikte bulunan Havran Ovası'nın sınırlarına ulaşmıştır. Nihayet normal bir yüksekliği takip ederek 161 km uzaklıktaki, hattın son durağı olan ve +529

⁵⁹ Metin Hülagu, *Bir Umudun İnşası Hicaz Demiryolu*, s. 175.

⁶⁰ BVS, 1326 (1908-1909), s. 64.

metre yükseklikte bulunan, Der'a ya ulaşmıştır.⁶¹ Hayfa-Der-a-Şam hattı da toplam 280 km'dir.⁶²

Hayfa ile Şam arasında her gün karşılıklı yolcu ve ticari eşya katarları çalışmaktaydı.⁶³ Ve Hayfa-Şam arasındaki yolculuk yaklaşık 11,5 saati bulmaktaydı.⁶⁴ 1913 yılına gelindiğinde ise 17 km mesafesinde olan Hayfa-Akka hattı tamamlanmıştır.⁶⁵

1905'ten itibaren trenler Hayfa'dan Şam'a oradan da Ürdün'e transit gelip gitmeye başladığı zaman doğal olarak Hayfa'nın genişlemesinde bir patlama olmuştur. Göçün ve ticaret hacminin artması, hayfa limanının gelişmesi, yeni bir liman inşa edilmesinin planlarının yapılması ile Hayfa'nın Mutasarrıf Merkezi olarak Akka'nın yerini alacağı söylentileri Hayfa'nın genişlemesinin diğer etkenleri olarak sayılabilir. Konaklama ve yemek fiyatları fırladı. İngiltere Vise-Counsel'unun 1905-1907 yılları üzerine hazırladığı raporda geçim maliyetlerinin artışı ile ilgili uzun bir anlatım bulunmaktadır. Mesela Hicaz Demiryolunun çalışmasından dolayı, kara ve deniz kuvvetleri personeli ile memurlar ve göçmenlerin akını yaşanmıştır. Bu da kira bedellerinde bir artış meydana getirmiştir. 1904 raporunda bir kişi kaldığı daireye 25 Fransız pound'u öderken 1907'de bu rakam 55 pound'a yükselmiştir.⁶⁶ Hayfa-Şam-Medine arasında ticari eşya ve hayvan sevkياتında büyük artışlar kaydedildi. Hattın civarındaki yerleşim birimleri hızla gelişmeye ve büyümeye başladı. İnşaat sektörü gelişti, çok sayıda özel ve kamu binaları yapıldı. Ziraî üretim ve şehirleşme hızlandı. Ve Hayfa bir ithalat ve ihracat limanına dönüştü.⁶⁷ Yenbu ve Rabiğ iskeleleri, eskiden olduğu gibi, dışarıdan Hicaz'a getirilen zahire nakliyatında kullanılmaya devam edildi. Mesela, Hindistan'dan Medine'ye gelen pirinç ve emtia Yenbu ve Rabiğ iskelelerinde boşaltılıp, buradan develerle şehre taşınıyordu. Bu çeşit nakliyatın doğrudan Hayfa'ya indirilip Hicaz Demiryolu'yla yapılması için, nakliye ücretlerinde tenzilata gidilmesi istenmekteydi.⁶⁸ Hicaz demiryolunun 1905 yılında kasabaya ulaşmasıyla birlikte doğal olarak şehrin gelirleri arttı. 1909-1910 için belediye bütçesi 300.000 kuruştı. Toplam gelirlerin 3'te 1'i her türlü yakıtın satıldığı bir yer olan Gazhane'den gelmekteydi. Kalan gelirler ise çeşitli vergiler, gümrükler ve aidatlardan toplanmaktaydı.⁶⁹

Hicaz Demiryolu Hayfa Şubesi'nin açılmasının liman gelirleri üzerindeki artırıcı etkisini daha iyi anlayabilmek için 1895-1913 yılları arasında Filistin limanlarına uğrayan gemilerin tonaj ve adetlerindeki değişiklikleri gösteren tablo üzerinde Hayfa'yı diğer liman kentleriyle karşılaştırmalı olarak inceleyecek olursak:

⁶¹ Metin Hülagu, *Bir Umudun İnşası Hicaz Demiryolu*, s. 176.

⁶² Murat Özyüksel, *Hicaz Demiryolu*, s. 260.

⁶³ Ufuk Gülsoy, *Hicaz Demiryolu*, s. 141-142.

⁶⁴ Murat Özyüksel, *Hicaz Demiryolu*, s. 143.

⁶⁵ Ufuk Gülsoy, *Hicaz Demiryolu*, s. 210.

⁶⁶ Mahmoud Yazbak, *Haifa in The Late Ottoman Period 1864-1914*, pp. 199.

⁶⁷ Ufuk Gülsoy, "Bağışlarla Gerçekleşen Eser: Hicaz Demiryolu", s. 37.

⁶⁸ Ufuk Gülsoy, *Hicaz Demiryolu*, s. 246-247.

⁶⁹ Mahmoud Yazbak, *Haifa in The Late Ottoman Period 1864-1914*, pp. 78.

Tablo 2. Filistin Limanlarına Demirleyen Gemilerin Tonaj ve Adetleri
(1895-1913)⁷⁰

	Gemilerin Sayısı			Tonaj		
	Vapur	Yelkenli	Toplam	Vapur	Yelkenli	Toplam
1895						
Akka	66	991	985	60.590	11.787	72.377
Hayfa	99	527	626	103.145	7.481	110.626
Yafa	457	900	1.357	533.531	20.700	554.231
Gazze	2	119	121	2.245	1.936	4.181
1913						
Akka	36	691	727	17.309	9.109	26.418
Hayfa	486	1.111	1.597	808.763	14.311	820.074
Yafa	665	676	1.341	1.160.315	16.166	1.176.481
Gazze			6			8.007

Tabloya baktığımızda da vapur ve yelkenlilerin hem adette hem de tonajda 1885 yılından 1913 yılına kadar artış gösteren tek limanın Hayfa olduğunu görmekteyiz. Liman kentleri arasında Akka tam anlamıyla bir çöküş yaşamıştır. Gazze vapur ve gemilerin tonajı itibarıyla 4.181 tondan 8.007 tona çıkarak yaklaşık iki kata varan bir artış göstermiştir. Yafa da ise vapur ve gemi adedi toplamında azalma görülürken gemilerin tonajları itibarıyla 554.231 tondan 1.176.481 tona ulaşarak muazzam bir büyüme yaşamıştır. Hayfa'ya 1895'te 626 vapur ve yelkenli demirlerken bu sayı 1913'te 1.597'ye ulaşmıştır. Vapur sayısında yaklaşık 5 kat, yelkenli sayısı ise 2 kat artış meydana gelmiştir. Tonaj rakamları itibarıyla da 1895'te 110.626 ton 1913'te 820.074'e ulaşmıştır. Yani vapur ve yelkenli sayısında yaklaşık 3 kat, tonajında ise 8 kat artış göstererek büyüme oranında birinci sıradadır. Fakat büyüklük itibarıyla Yafa'dan sonra ikinci sıradadır.

Hayfa ile Akka aynı hinterlant (iç bölge) için rekabet ettiler ve bu rekabet 1. Dünya savaşının patlak vermesinden önce Hayfa'nın avantajı ele geçirmesiyle nihayete erdi.⁷¹ Bir

⁷⁰ Ruth Kark, "The rise and decline of coastal towns in Palestine", pp. 81.

ticaret ve gemicilik merkezi olan Akka'nın üstünlüğü Hayfa'ya kaptırmasında Hayfa'nın doğal koşullarının modern gemilerin demirlemesi için daha iyi olması etkili olmuştur.⁷²

Şimdi de Hicaz Demiryolu Hayfa Şubesi'nin açılmasının gümrük gelirlerine etkisini gösteren tabloya bakalım olursak:

Tablo 3. H.1310 ile H.1329 Yılları Arası Hayfa Limanı Gümrük Varidatı.⁷³

Sene-i Hicri	Hayfa Limanı*
1310	305.830
1311	316.682 ⁷⁴
1315	547.000
1320	572.000
1328	4.300.000
1329	5.000.000

* : Değerler kuruş olarak verilmiştir.

Tabloda görüldüğü gibi Hayfa limanının gümrük varidatında 1310 (1892-1893), 1311(1893-1894), 1315(1897-1898) ve 1320(1902-1903) tarihlerinde artış olduğu halde aradaki farklar makul derecedir. Fakat Hayfa demiryolu şubesinin açılışı 1323 (1905-1906)) tarihine denk gelmektedir. Hayfa limanı gelirlerinde ki büyük artışın başladığı dönemde bu aralıktadır. 1320 (1902-1903)'de 572.000 kuruş olan liman gelirleri 1328 (1910-1911) gelindiğinde 4.300.000 kuruşa fırlamıştır. Aradaki fark 3.728.000 kuruştur. Bu rakam 1310, 1311, 1315 ve 1320 yıllarındaki liman gelirlerinin toplamı olan 1.741.512 kuruştan bile fazladır. 1329 (1911) yılında ise toplam liman varidatı 5.000.000 kuruşa ulaşmıştır. Bu da Hicaz Demiryolu Hayfa Şubesinin Hayfa ekonomisine yaptığı katkıyı gösteren ekonomik delillerden biridir.

İthalat ve İhracat gelirlerindeki sürekli artışı göstermek için Beyrut Rüşumat(Gümrük İdaresi) Nezaretine bağlı Hayfa Rüşumat Müdüriyetinin 1320-1322 yılları arasındaki hâsılatlarındaki artışını da gösterebiliriz.

⁷¹ Ruth Kark, "The rise and decline of coastal towns in Palestine", pp. 77.

⁷² David Kushner, "From Eyalet to Sancak: The District of Acre in Transition, 1840-1918", pp. 2023.

⁷³ Mehmet Behcet, **Beyrut Vilayeti**, s. 242.

⁷⁴ **BVS**, 1311 (1893-1894), s. 478. (Tabloya sonradan ilave edilmiştir.)

Tablo 4. Hayfa Rüsumat (Gümrük İdaresi) Müdüriyeti H.1320 (1904) ve H.1322 (1906) Seneleri Hâsılatları.⁷⁵

1320 (1904) Hayfa Rüsumat Müdüriyeti Hâsılatı		
	Para	Kuruş
İthalat	10	362.974
İhracat	10	43.269
Perakende	0	6.801
Yekun	10	413.044

1321(1905) Hayfa Rüsumat Müdüriyeti Hâsılatı

	Para	Kuruş
İthalat	30	430.179
İhracat	20	95.255
Perakende	10	6.381
Yekun	20	531.815

⁷⁵ BVS, 1326 (1908-1909), s. 200-201.(Beyrut vilayeti 1887 yılında kurulduğu zaman Rüsumat, Duyun-u Umumiye ve Tahsilât daireleri yeniden kurulmuştur. Dördüncü daire ise yeniden kurulan bu daireler arasında koordineyi sağlamak, vergi toplama politikasını saptamak, hesapları tutmak ve bu dairelerde çalışan memurların her birine belirli vazifeler vermek üzere Mal Kalemliği Dairesi meydana getirilmiştir. Bk. Mahmoud Yazbak, **Haifa in The Late Ottoman Period 1864-1914**, s.70-71.)

1322 (1906)Hayfa Rüsumat Müdüriyeti Hasılatı

	Para	Kuruş
İthalat	0	598.637
İhracat	20	121.288
Perakende	30	9.186
Yekun	10	729.112

Tabloya baktığımızda Hayfa Rüsumat Müdüriyetinin gelirlerinin⁷⁶ düzenli olarak arttığını görmekteyiz. 1904 yılında 10 para 362.974 kuruş ithalattan gelir elde edilirken, ihracattan 10 Para 43.269 kuruş gelir elde ediliyordu. Sadece ithalat ve ihracat'tan elde edilen gelirin toplamı 20 para 406.243 kuruştur. Perakendeleri de ekleyince toplam 10 para 413.044 kuruş gelir elde edilmiştir. 1905 yılında ithalattan elde edilen gelir 30 para 430.179 kuruş iken ihracattan elde edilen gelir 20 Para 95.255 kuruş olmuştur. İthalat ve ihracattan elde edilen gelir ise 50 para 525.434 kuruştur. Perakendeleri de ekleyince toplam 20 para 531.815 kuruş gelir elde edilmiştir. 1906 yılına gelince ithalattan elde edilen gelir 598.637 kuruşa yükselmiş, ihracatta 20 para 121.288 kuruşa yükselmiştir. İthalat ve ihracat gelirlerinin toplamı ise 20 para 719.925 kuruş olmuştur. Perakendeleri de ekleyince toplam gelir 10 para 729.112 kuruş olmuştur. Tablomuzdaki bu rakamları değerlendirirsek Batılı endüstrileşmiş devletlerin merkantilist ve emperyalist politikalarının doğal sonucu olarak kendi pazarı durumuna getirdiği alanlarda sıkça görülen yüksek ithalat ve düşük ihracat rakamları bu bölge içinde geçerlidir diyebiliriz.

Yukarıda belirttiğimiz geçim maliyetlerinin yükselmesini göstermek ve durumu somutlaştırmak için bir tablo verelim. Bu tabloyu Hayfa'daki İngiliz hastanesinin müdürü hazırlamış olup raporunda pahalılığın artışını göstermek için çeşitli yiyecek-içeceklerin maliyetini kuruş cinsinden vermiştir.

⁷⁶ Almanya'nın Hayfa konsolosu 1914 yılında kaleme aldığı bir raporda Hayfa'nın sosyo-ekonomik gelişimi hakkında bilgi vermekte, hem de bu gelişmelerle Almanya'nın yakın ilgisini ortaya koymaktadır. Konsolos raporunda Demiryolu'nun yapımından sonra Hayfa'nın nüfusunun 3, gümrük vergilerinin 5 katına çıktığını, Alman kolonizatörlerin elindeki toprak fiyatlarının da ikiye katladığını yazmaktadır. Bk. Murat Özyüksel, **Hicaz Demiryolu**, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2000, s. 145.

Tablo 5. 1904-1907 Arası Hayfa Kazasındaki Enflasyon.⁷⁷

Gıda	1904	1907
Et	16.5 per rotl	22.5 per rotl
Balık	12.0 per rotl	24.0 per rotl
Süt	1.0 per litre	2.5 per litre
Pirinç	124 per bag	165 per bag
Tereyağı	22 per rotl	35 per rotl
Zeytin Yağı	10.5 per rotl	18.0 per rotl

Not: “per litre”: Her bir litreyi ifade eder. “per bag”: Her bir çuvalı ifade eder. “per rotl” ise detaylı bir açıklamayı gerektirdiği için şu sadece küçük izahatı yapalım: Rıtl, rotl, ratl diye de telaffuz edilen ve Ortaçağda Avrupa’daki rottolo’ya da benzeyen rıtl, Yunanca litron’dan gelir ve Arap dünyasında en fazla kullanılan ağırlık birimi olan rıtl’da bölgeden bölgeye farklılıklar mevcuttur. Ayrıca, ürünlerde de farklılıklar göze çarpmaktadır. Örneğin Filistin’de 1 rıtl tütün 16 okka, 1 rıtl bal 18 okka, 1 rıtl et de 16, 18 veya 21 okka olup şehirden şehire değişmekteydi. Akka’da rıtl değeri 2.2 kg’dır.⁷⁸

Bu tabloyu değerlendirirken Hayfa’nın Akka Sancağı’na bağlı olmasından dolayı Akka’daki rıtl değerini emsal alacağız. 1904’te daha Hayfa Demiryolu şubesi açılmadan 2.2 kg’lık et 16.5 kuruş iken 1907 yılına gelindiğinde 22.5 kuruş olmuştur. Bu tarihler arasında 2.2 kg’lık balık fiyat 12 kuruş iken 24 kuruşa yükselmiş, 2.2 kg’lık tereyağının fiyatı 22 kuruş iken 35 kuruşa yükselmiş, 22. kg’lık zeytin yağı fiyatı 10.5 kuruş iken 18 kuruşa yükselmiştir. Yine bu dönemde 1 litre süt fiyatı 1 kuruş iken 2.5 kuruşa, 1 çuval pirinç fiyatı 124 kuruş iken 165 kuruşa yükselmiştir. Bir misal verecek olursak 1904’te bu ürünlerin hepsinden birer birim alan bir kişi 186 kuruş bedel ödemişken, 1907’ye geldiğinde aynı miktardaki aynı ürünlere 81 kuruş daha fazla olmak üzere 267 kuruş bedel ödemek zorunda kalmıştır denilebilir.

Görebildiğimiz kadarıyla Beyrut Vilayet Salmelerinde Hayfa’da bulunan bankalardan sadece Ziraat Bankası ve Osmanlı bankalarının adları geçmektedir.⁷⁹ Ziraat bankası muhtemelen bölgedeki en eski yerel kredi müessesesidir. Şubeleri ve temsilcilikleriyle bölge ziraatının gelişmesine etkili bir şekilde katkıda bulunmuştur.⁸⁰ Hayfa’da 1882 yılında

⁷⁷ Mahmoud Yazbak, **Haifa in The Late Ottoman Period 1864-1914**, pp. 200.

⁷⁸ Ünal Taşkın, **Osmanlı Devleti’nde Kullanılan Ölçü ve Tartı Birimleri**, Yüksek Lisans Tezi, Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2005, s. 100-101.

⁷⁹ **BVS**, 1322 (1904-1905), s. 276.

⁸⁰ Anwar Ali, “Banking in The Middle East”, **International Monetary Fund Staff Papers**, 6:1, (1957:Nov.), pp. 65. (Ziraat Bankası, temelleri 1867 yıllarına dayanan bir Türk devlet bankasıdır. Ahmet Şefik Mithat Paşa (Mithat Paşa) 1863 yılında Pirot Kasabası’nda kurduğu ilk Memleket Sandığı’nı oluştururken Türk gelenekleri arasında zaten varolan ve karşılıklı yardımlaşma esasına dayanan imece geleneğinden esinlenmiştir. 1867 yılında “Memleket

köylü çiftçiye varlıklarını devam ettirmeleri, nakit sıkıntılarını gidermeleri ve çalışmalarını bırakmamaları amacıyla onlara borç vermek için Ziraat bankasının bir şubesi açılmıştır. Bu şube bölgedeki emlak ve arazi sahiplerinden oluşan bir komisyon tarafından yönetilmiştir. 1909 yılında kazadaki çeşitli köylerin vergi borcunu tayin etmek için yine aynı yöneticiler arasından bir vergi toplama komisyonu oluşturulmuştur.⁸¹ 1863'te kurulan Osmanlı bankası ise muhtemelen bölgedeki en eski modern bankacılık müessesesidir.⁸² Ve Osmanlı Bankası 1906 yılında Hayfa şubesini açmıştır.⁸³

1898 Ağustosunda İsviçre'nin Basel kentinde yapılan İkinci Siyonist kongresinde Siyonistler örgütün parasal sorunlarını tartıştılar. Siyonist örgütün iktisadi politikasını yürütecek bir bankanın kurulmasına karar verdiler. Londra'da sınırlı sorumlu bir anonim şirket olarak 2 milyon sterlin sermaye ile "Yahudi Müstemleke Vakfı" adıyla faaliyetlerine başladı. Adı geçen banka 1903'te sermayesi 100 Bin sterlin olan "İngiliz Filistin Şirketi"ni kurdu. Bu şirkette Hayfa, Yafa, Kudüs, Hebron, Beyrut, Safed ve Tiberyas ve Gaza'da şubeler açarak Yahudi kolonizatörlerinin her türlü toprak alım-satımlarıyla ilgilenmeye başladı.⁸⁴

1914 tarihine gelindiğinde Hayfa'da şubesi bulunan ve modern bankacılık faaliyetleri yapan bankalarla ilgili bir tablo verecek olursak:

Tablo 6. 1914'te Filistin'de Faaliyet Gösteren Modern Bankalar ve Şubeleri.⁸⁵

Bankanın İsmi	Kuruluşu	Merkezi	Sermayesi	Filistin'deki Şubeleri
Banque Imperiale Ottomane	1863	İstanbul	FF 250 Milyon	Kudüs, Yafa, Hayfa
Deutsche Palastine-Bank	1899	Berlin	DM 20 Milyon	Yafa, Kudüs, Hayfa Nablus

Sandıkları Nizamnamesi" nin yürürlüğe girmesiyle Osmanlı Devleti'nin her yanında Sandıklar faaliyete başlamış ve uzun yıllar başarıyla hizmet vermiştir. 15 Ağustos 1888'de Menafi Sandıkları'nın yerine işlevlerini üstlenecek modern finans kuruluşu olarak Ziraat Bankası resmen kurulmuş, o tarihte faaliyette bulunan Menafi Sandıkları da banka şubelerine dönüştürülerek faaliyete başlamıştır.)

⁸¹ Mahmoud Yazbak, **Haifa in The Late Ottoman Period 1864-1914**, pp. 71.

⁸² Anwar Ali, "Banking in The Middle East", pp. 51.

⁸³ <http://www.obarsiv.com/ob-tarih.html> (Osmanlı Bankası Arşiv ve Araştırma Merkezi'nin İnternet Sitesidir. Ayrıca Osmanlı Bankası hakkında bk. Edhem Eldem, **Osmanlı Bankası Tarihi**, İstanbul 1999.)

⁸⁴ Mim Kemal Öke, **Filistin Sorunu**, Ufuk Kitapları, İzmir 2002, s. 39.

⁸⁵ Gad G. Gilbar, "The Growing Economic Involvement of Palestine with the West, 1865-1914", **Palestine in the Late Ottoman Period**, Ed: David Kushner, Yad Izhak Ben-Zvi Press, Jerusalem 1986. pp. 206.

Anglo-Palestine⁸⁶	1902	Londra	£ 120 Bin	Yafa, Kudüs, Hayfa,
Company				Tiberias, Safed, Hebron
				Gazze

Not: FF: Fransız Frankı

DM: Alman Markı

£ : İngiliz Sterlini

Kasım 1918 yılına gelindiğinde ise İtalyan Banco di Roma Bankası'nın yönetim kurulu Doğu Akdeniz'de Yafa ve Hayfa'da birer tane şube açma kararı aldılar.⁸⁷ Banco di Roma, İngilizlerin çıkarttıkları zorluklara rağmen Yafa, Hayfa ve Suriye'de şubelerini 1919 yılında açmıştır.⁸⁸

Yaşanan ekonomik değişim sonucunda bir çekim merkezi haline gelen Hayfa'nın nüfusunda da gözle görülür bir artış yaşanmıştır. Ruth Kark'ın verdiği bilgilere göre 1895-1896 yılları arasında cemaat esasına göre Hayfa'daki toplam nüfus 9,908'dir. Bu nüfusun % 33,8'ini teşkil eden 3,350 Müslüman, % 39,4'ünü teşkil eden 3,908 Hristiyan, % 22'sini teşkil eden 2,200 Yahudi, % 4,5'ini teşkil eden 450 yabancı mevcuttu.⁸⁹ Kayser Wilhelm'in⁹⁰ Filistin'deki gezisinde kendisine refakat eden İbrahim El-Esved 1898'deki Hayfa'nın nüfusunu 10.000 olarak vermiştir.⁹¹ Bu bilgi de dikkate alındığında Hayfa'nın 1896 yılında 9.908 kişi olarak belirtilen nüfusunun makul kabul edilebileceği görülmektedir.

Bu bilgilerin daha net bir şekilde anlaşılabilmesi için salnamelere göre 19. yüzyılın son çeyreğindeki Hayfa'nın nüfusunu gösteren bir tablo verecek olursak:

⁸⁶ Mehmet Behçet, "Hayfa'da bir şubesi bulunan "The Anglo Palestine Company Limited" bankası az çok bir Yahudi bankasıdır. Bankanın bütün memurini Yahudi'dir. Aynı zamanda banka sermayesi 500 liradan aşağı bulunan Yahudi sermayedarın ile muamelat-ı ticariye de bulunuyor. Gayri-Yahudi olanlarla bulunmuyor. Diğer taraftan bu banka arazi vesaire satın alıp Yahudi'ye veriyor. Bir miktar da para ikraz ediyor. Yahudi ev yaptırıyor ve borcu uzun seneler taksit ile ödüyor. Bundan dolayıdır ki günden güne Yahudilerin maliye ve ticariyeleri Hayfa ve bütün Filistin'de tezayüt ediyor" tespitinde bulunuyor. Bk. Mehmet Behçet, **Beyrut Vilayeti**, s. 263

⁸⁷ Sergio Minerbi, "Minerbi, Sergio; "Italian Economic Penetration in Palestine(1908-1919)", **Studies on Palestine During The Ottoman Period**, Ed: Moshe Ma'oz, The Magnes Press, Jerusalem 1975", pp. 478.

⁸⁸ Sergio Minerbi, "Italian Economic Penetration in Palestine (1908-1919)", pp. 480.

⁸⁹ Ruth Kark, "The rise and decline of coastal towns in Palestine", **Ottoman Palestine 1800-1914**, Ed: Gad G. Gilbar, E.J. Brill, Leiden 1990, pp. 75.(Cuinet'te Müslüman, Hristiyan ve Yahudi nüfusla alakalı olarak aynı rakamları vermektedir bk. Mahmoud Yazbak, **Haifa in The Late Ottoman Period 1864-1914**, pp. 106.)

⁹⁰ 2.Wilhelm (1859-1941), Prusya kralı ve Alman imparatoru (1888-1918), 1. Wilhelm'in torunu, 3. Friedrich'in oğlu ve anne tarafından İngiltere Kraliçesi Victoria'nın torunudur. Babasının ölmesi üzerine 1888 yılında Prusya ve Almanya imparatoru oldu. Detaylı bilgi için bk. Görsel Genel Kültür Ansiklopedisi, **Wilhelm 2 Maddesi**, C.2. Görsel Yayınları, İstanbul 1981, s. 1275-1276.

⁹¹ Mahmoud Yazbak, **Haifa in The Late Ottoman Period 1864-1914**, pp. 105.

Tablo 7. Osmanlı Salnamelerinde Hayfa'da Hane Sayısı Esas Alınarak Yapılan Nüfus Sayımları.⁹²

Cemaat Adı	1298(1880-/1)	1299(1881-/2)	1301(1883/4)	1310(1892-/3) ⁹³
Müslüman	4.733	4.796	6.035	14.528 ⁹⁴
Dürzi	423	423	443	-
Yahudi	97	97	97	1.052
Latin	22	22	63	124
Katolik	372	372	442	1.188
Maruni	41	41	0	177
Ortodoks	177	177	329	452
Protestan	0	0	0	15
Toplam	5.865	5.928	7.409	17.536

Tabloya baktığımız zaman Yazbak'ın tespit ettiği gibi bazı yıllarda kâtiplerinin raporlarını güncelleme zahmetine girmediklerini düşündüren tekrarlara sıkça rastlıyoruz. Fakat yine de Kemal Karpat bütün bu kusurlarına rağmen salnamelerin verdiği rakamların güvenilir ve yararlı olduğunu, resmi olmayan verilere göre daha küçük hatalara sahip olduklarını belirtir.⁹⁵ Tablo'ya dönecek olursak 1298(1880-/1) tarihinde Müslümanlar ve Dürzilerin toplamı 5.260'tır. Toplam nüfusun % 88,76'sını teşkil ederler. Latin, Katolik, Maruni, Ortodoks cemaatlerinin toplamı 612 kişidir. Ve bunlar Hristiyanları oluşturur. Toplam nüfusun % 10,4'ünü teşkil ederler. Yahudiler ise sadece 97 kişidir. Ve toplam nüfusun %1,6'sını teşkil ederler.

1299(1881-/2) tarihinde Müslümanlar ve Dürzilerin toplamı 5.219'dur. Toplam nüfusun % 88,03'ünü teşkil ederler. Hristiyanların toplamı yine 612'dir ve toplam nüfusun %

⁹² Mahmoud Yazbak; *Haifa in The Late Ottoman Period 1864-1914*, pp. 90.

⁹³ *BVS* 1310 (1892-1893), s. 467'den alınan veriler tabloya eklenmiştir.

⁹⁴ Müslüman nüfusa büyük ihtimal Dürzi nüfusu dâhildir. Çünkü zikredilen salnamede Dürzi nüfus verilmemiştir.

⁹⁵ Mahmoud Yazbak, *Haifa in The Late Ottoman Period 1864-1914*, pp. 90.

10,32'sini teşkil ederler. Yahudiler ise yine 97 kişidir ve toplam nüfusun % 1,6'sını teşkil ederler.

1301(1883/4) tarihinde Müslümanlar ve Dürzilerin toplamı 6.478 kişidir. Ve toplam nüfusun % 87,43'ünü teşkil ederler. Hristiyanların toplamı 834'tür ve toplam nüfusun % 11,25'ini teşkil ederler. Yahudilerin toplamı yine 97'dir ve toplam nüfusun % 1,3'ünü teşkil ederler.

Tablodaki 1883-1892 yılları arasını ifade etmesi bakımından Schumacher'in 1886 yılında yapmış olduğu sayıma da değinelim. Bu sayıma göre Hayfa'da 16-60 yaş aralığında 640 Hristiyan, 605 Müslüman, 35 Yahudi olmak üzere 1.280 kişi var. Bunlar 5 faktörüyle çarpıldığı zaman Hayfa'da 1886'da 6.400 kişi olduğunu hesaplanıyor. Schumacher aynı tarihte 153 yabancı'nın da Hayfa'da bulunduğu tespit ediyor ve bunları da 5 faktörüyle çarparak 765 yabancı'nın(330 Alman, 50 Amerikan, 75 Avusturyalı, 20 Hollandalı, 75 İspanyol, 175 Fransız ve 40 Britanyalı) bulunduğunu hesaplıyor. Böylece Hayfa'da yabancılarla birlikte 1886 yılında toplam 7.165 kişinin olduğu sonucuna ulaşıyor.⁹⁶

Tekrar tabloya dönecek olursak 1310(1892-/3) tarihinde Müslümanlar ve Dürzilerin toplamı 14.528'dir ve toplam nüfusun %82,85'ini teşkil ederler. Hristiyanların toplamı 1.956'dır. Toplam nüfusun %11,15'ini teşkil ederler. Yaklaşık dokuz sene içerisinde Yahudilerin nüfusu şaşırtıcı bir şekilde artarak 1.052 kişi olmuştur. Ve toplumun %5,99'unu teşkil etmişlerdir.

Hicaz Demiryolu Hayfa Şubesi'nin açılması arifesinde Hayfa'nın nüfusunu gösteren bir tablo verecek olursak:

Tablo 8. 1904-1905/1322 Tarihinde Hayfa Kazasında Cemaatlerin Cinsiyet Esasına Göre Miktar ve Oranları.⁹⁷

Cemaatler	Nüfus Miktarı		Nüfus Oranı(%)		Toplam Nüfus	
	Erkek	Kadın	Erkek	Kadın	Miktar	Oran
İslam	8.510	8.407	41.07	40.57	16.917	81.63
Ortodoks	261	276	1.26	1.33	537	2.59
Katolik	893	705	4.31	3.40	1.598	7.71
Latin	83	82	0.40	0.40	165	0.80
Maruni	60	53	0.29	0.26	113	0.55
Protestan	15	5	0.07	0.02	20	0.10

⁹⁶ Mahmoud Yazbak, *Haifa in The Late Ottoman Period 1864-1914*, pp. 100.

⁹⁷ BVS, 1322 (1904-1905), s. 176.

Musevi	783	590	3.78	2.85	1.373	6.63
Toplam	10.605	10.118	51.18	48.82	20.723	100.00

Bu tabloya göre toplam nüfusun % 81.63 Müslüman, %11.75'i Hristiyan , %6.63 ü de Yahudi'dir. Hayfa kazasının toplam nüfusu 1901-1902/1319 yılına göre % 6.89 artmıştır. Yahudi nüfusu ise 1892-1893/1310 tarihli istatistiğe nüfusa göre % 30.51 artmıştır. Müslüman ve Hristiyan nüfusun artış oranı aşağı yukarı birbirine yakın iken Yahudi nüfusu dikkat çekici bir şekilde artış göstermiştir. Hayfa'nın toplam nüfusu ise 20.723'tür. Km² 'ye 59.54 kişi düşmektedir.⁹⁸

Yahudilerin nüfus artış hızlarının Müslümanların ve Hristiyanların nüfus artış hızından çok fazla olduğunu Filistin'e yapılan Yahudi göçüyle açıklayabiliriz. Çünkü bu artış doğal nüfus artışıyla açıklanamayacak kadar fazladır.

Bu hızlı artışın sebebi 1880'lerde başlamış olan büyük miktarlardaki Yahudi göçünün gerek Siyonizm'in etkisiyle gerekse Filistin'in artan ekonomik değeri münasebetiyle göç dalgaları şeklinde devam etmesi neticesinde başta Kudüs ve özellikle Filistin'in kıyı kasabalarında Yahudi nüfusun değişmesidir.⁹⁹

1900-1914 yılları arasındaki dönem 1. Dünya savaşının başlamasıyla durdurulan ekonomik gelişme ve büyüme eğilimini, yoğun Yahudi göçü ve yerleşimi ile yerel Araplardan arazi satın almayı sembolize eden bir dönemdi. Filistin'deki zirai arazi işlemler çoğunlukla Arap satıcılar ile Yahudi alıcılar arasında gerçekleştiriliyordu. Bu işlemler 1870'lerde Avrupa Yahudi göçünün büyümesiyle başladı. Fakat 1882 yılında Yahudi kolonizasyonunun başlaması ve Baron Edmond de Rotschild'ın Yahudilere yönelik yardımsever faaliyetlerinin etkisiyle gözle görülür bir şekilde arttı.¹⁰⁰

Son olarak I. Dünya Savaşı'nın arifesinde Hayfa'daki nüfusu gösteren bir tablo verecek olursak:

Tablo 9. Memalik-i Osmaniye'nin 1912-1913 (1330) Senesi Nüfus İstatistiği (Hayfa Kazası).¹⁰¹

⁹⁸ Filistindeki demografik yapı analizleri için Kemal Karpas'ın Ottoman Population isimli eseri ve Justin McCarthy'nin The Population of Ottoman Syria ve Population of Palestine isimli eserlerine bakılabilir.

⁹⁹ Justin McCarthy, **The Population of Palestine**, Columbia University Press, New York, 1990, pp. 13-14.

¹⁰⁰ Yossi Katz, "Agricultural Land Transactions in Palestine, 1900-1914: A Quantitative Analysis", **Explorations in Economic History**, 27:1 (1990:Jan.) pp. 30-31. (Baron Edmond de Rotschild, Yahudilerin en büyük finansörlerindendir. 1900 yılında bugün bile tamamen açık olmayan sebeplerle bütün mal varlığını "Jewish Colonization Assosiation" 'a bağışlamaya karar vermiştir. Detaylı bilgi için Bk. Ran Aaronsohn, "Baron Rothschild and the initial stage of Jewish settlement in Palestine (1882-1890): a different type of colonization?" , **Journal of Historical Geography**, 19:2 (1993:Apr.), pp. 142-156.

¹⁰¹ BOA, **DH. SN.M** / 44-1, 14-15. (Orijinal tabloda veriler yanlış toplamış ve 30.189 sonucuna ulaşılmış, doğrusu 30.289 olmalıdır.)

Cemaatler	Toplam Nüfus	Nüfus Oranı
		%
İslam	23.517	77.64
Rum	939	3.10
Musevi	2.439	8.05
Rum Katolik	2.903	9.58
Protestan	54	0.18
Latin	250	0.83
Maruni	187	0.62
Toplam	30.289	100.00

Tablo'da Hayfa Kazası'nın toplam nüfusunun %77.64 ü Müslümanların, %14.31 i Hristiyanların ve % 8.05 i Yahudilerindir. Hayfa Kazası'nın yüzölçümüne göre km' 2 ye düşen nüfus miktarı 87.04 kişidir.

Schmelz'in kullandığı 1914 yılı Osmanlı arşiv verilerine göre de Hayfa Kazası'nda toplam nüfus 30.300 kişidir. Bunların 23.500'ünü Müslümanlar, 4.300'ünü Hristiyanlar ve 2.400'ünü Yahudiler oluşturmaktadır.¹⁰² Yüzde olarak ifade edecek olursak Hayfa nüfusunun %77.55'ini Müslümanlar, %14.19'unu Hristiyanlar ve %7.9'unu Yahudiler teşkil etmektedirler. Km² 'ye 87.06 kişi düşmektedir.

Sonuç

Ondokuzuncu yüzyıl boyunca yaşanan teknolojik gelişim özellikle vapurların kullanımındaki yaygınlaşma Doğu Akdeniz'de ticari aktivitelerin büyük oranda artmasına katkı sağladı. Buharın kullanılması, gemilerin taşıma kapasitelerini, hızlarını ve güvenilirliğini artırdı. Doğu Akdeniz kıyılarında gemilerdeki ve ticaretteki bu artış eğilimi 1869 yılında Süveyş Kanalı'nın açılmasıyla birlikte daha da arttı. Bunlara ek olarak bu eğilimin artmasında 19. yüzyılın ortalarında Osmanlı reformcularının ticareti geliştirmek için gösterdikleri çaba da bu gelişmelerde etkili oldu. Belediyecilik anlayışındaki ilerleme sayesinde sağlık şartları daha uygun hale geldi ve Hayfa salgınlardan korunaklı bir bölge oldu. İngiliz, Alman ve Rus misyonerler Hayfa'da ve civarında hastaneler inşa ettiler ve bunun sonucunda da ölüm oranları önemli ölçüde azaldı. Bu gelişmelerin neticesinde gerçekleşen nüfus artışını rakamla ifade

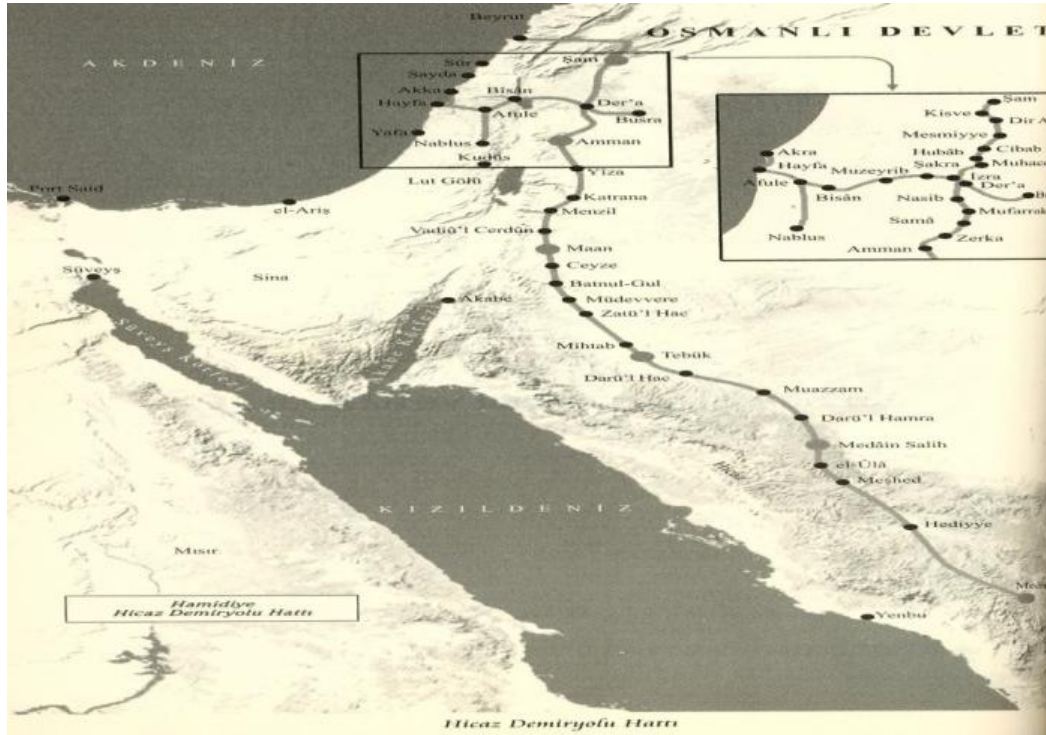
¹⁰² U. O. Schmelz, "Population characteristics of Jerusalem and Hebron regions according to Ottoman census of 1905", *Ottoman Palestine 1800-1914*, Ed: Gad G. Gilbar, E.J. Brill, Leiden 1990, pp. 64

edecek olursak Hayfa'da 1870'lerde 4000-6000 olan nüfus 1880'lerde 7000-7500'e ulaşmış 1914'e gelindiğinde ise 30.000-32.000 civarlarına ulaşmıştır.

Yukarıda saydığımız birçok konjonktürel gelişmelere ek olarak Hayfa'nın küçük bir kasabadan, Şam, Havran ve Filistin'in kuzeyi için önemli ticaret merkezi haline gelmesinde 1905 yılında Hicaz demiryolunun Hayfa şubesinin açılması ise çok etkili olmuştur. Hayfa'nın modern bir şehre doğru gelişmesinde bu unsur çok önemli bir yer tutmaktadır. Aynı zamanda bu hattın açılması Hayfa körfezi boyunca hilal şeklinde Kermil dağı'nın eteklerine uzanan Filistin'in tek doğal limanı olup modern gemilerin demirlemesine imkân sağlayan Hayfa limanının önemini daha da artırmıştır. Hayfa limanına demirleyen vapur ve yelkenlilerin adet ve tonajlarının 15-20 yıl içerisinde devasa bir şekilde arttığını düşündüğümüzde Hayfa'nın gelişmesinde limanın uygun olan bu konjonktürden gereğince istifade edebildiği görülmektedir. Bu gelişmeyi rakamlarla ifade edecek olursak 1895'te 99 gemi limana uğrarken 1913'te 486 gemi uğramıştır. 1895'te limana uğrayan gemilerin tonajı ise toplam 103.145 ton iken, 1913'te bu rakam 808.763 tona yükselmiştir. 1902-1903'de 572.000 kuruş olan toplam liman varidatı 1911'e gelindiğinde 5.000.000 kuruşa ulaşmıştır. 1914'e gelindiğinde Hayfa'nın yerli yabancı çeşitli bankaların faaliyet gösterdiği bir ticaret merkezi haline gelmesinde Hicaz Demiryolu Hayfa Şubesinin açılmasının yaptığı katkı göz ardı edilemez.

Bütün bu veriler dikkate alındığında 1886-1914 yılları arasında Hayfa, Filistin'deki başka hiçbir şehirde olmayan bir nüfus artışı ve ekonomik kalkınma yaşamıştır, denilebilir.

Harita-1:



Harita-1: Metin Hülagu, **Bir Umudun İnşası Hicaz Demiryolu**, Yitik Hazine Yayınları, İzmir 2008,s. 136.

Kaynakça

1- Başbakanlık Osmanlı Arşivi

BOA, DH. SN.M. (Dâhiliye Nezareti Sicill-i Nüfus İdare-i Umumiyesi) / 44-1, 14-15.

BOA, Y.PRK. MYD. (Yıldız Perâkende Yâveran ve Maiyyet-i Seniyye Erkân-ı Harbiye Dairesi) / 103-26, 16/Ş/1326

BOA, Y.PRK. UM. (Yıldız Perâkende Umum Vilayetler Tahrirâtı) / 135-46. 18/S/1317.

2- Vilayet Salnameleri

Beyrut Vilayet Salnamesi, 1310 (1892-1893).

Beyrut Vilayet Salnamesi, 1311 (1893-1894).

Beyrut Vilayet Salnamesi, 1318 (1900-1901).

Beyrut Vilayet Salnamesi, 1322 (1904-1905).

Beyrut Vilayet Salnamesi, 1324 (1906-1907).

Beyrut Vilayet Salnamesi, 1326 (1908-1909).

3- Tetkik Eserler ve Makaleler

AARONSOHN, Ran, "Baron Rothschild and the initial stage of Jewish settlement

in Palestine (1882-1890): a different type of colonization?" , **Journal of Historical Geography**, 19:2 (1993:Apr.), pp. 142-156.

ALİ, Anwar, "Banking in The Middle East", **International Monetary Fund**

Staff Papers, 6:1,(1957:Nov.), pp. 51-79.

CASTO, E. Ray, "Haifa: The Port City of Palestine", **Journal of Geography**, 37

(1938:Jan./Dec.), pp. 344-351.

ELATH, Eliahu, "A British Project For The Construction Of A Railway Between

Jaffa and Jerusalem", **Studies on Palestine During The Ottoman Period**, Ed: Moshe Ma'oz, The Magnes Pres, Jerusalem 1975. pp. 415- 422.

- GİLBAR, Gad G., “The Growing Economic Involvement of Palestine with the West, 1865-1914”, **Palestine in the Late Ottoman Period**, Ed: David Kushner, Yad Izhak Ben-Zvi Press, Jerusalem 1986. pp. 188-210.
- GÜLSOY, Ufuk, “Bağışlarla Gerçekleşen Eser: Hicaz Demiryolu”, **Tarih ve Medeniyet**, S.6., İstanbul 1995, s. 35-37.
- GÜLSOY, Ufuk, “Gerçekleşen Bir Rüya; Hicaz Demiryolu”, **Yeni Türkiye**, S. 32, Ankara 2000, s. 322-327.
- GÜLSOY, Ufuk, **Hicaz Demiryolu**, Eren Yayıncılık, İstanbul 1994.
- HÜLAGU, Metin, **Bir Umudun İnşası Hicaz Demiryolu**, Yitik Hazine Yayınları, İzmir 2008.
- KARAMAN, Lütfullah, “Hicaz Demir Yolu”, **Askeri Tarih Bülteni**, S.22, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1997, s. 77-82.
- KARASAPAN, Celal Tevfik, **Filistin ve Şark-ül-Ürdün**, C.1, Ahmed İhsan Matbaası, İstanbul 1942.
- KARK, Ruth, “The rise and decline of coastal towns in Palestine”, **Ottoman Palestine 1800-1914**, Ed: Gad G. Gilbar, E.J. Brill, Leiden 1990, pp. 69-89.
- KATZ, Yossi, “Agricultural Land Transactions in Palestine, 1900-1914: A Quantitative Analysis”, **Explorations in Economic History**, 27:1 (1990:Jan.) pp. 29-45.
- KHALİDİ, Rashid İsmail, **British Policy towards Syria&Palestine 1906-1914**, Ithaca Press, London 1980.
- MCCARTHY, Justin, **The Population of Palestine**, Columbia University Press, New York, 1990.
- Mehmet Behcet, **Beyrut Vilayeti**, Vilayet Matbaası, Beyrut H. 1333.

MİNERBİ, Sergio, "Italian Economic Penetration in Palestine(1908-1919)",

Studies on Palestine During The Ottoman Period, Ed: Moshe Ma'oz, The Magnes Press, Jerusalem 1975. pp. 466-482.

ÖKE, Mim Kemal, **Filistin Sorunu**, Ufuk Kitapları, İzmir 2002.

ÖKE, Mim Kemal, **Osmanlı İmparatorluğu, Siyonizm ve Filistin Sorunu (1880-1914)**, Doğu Matbaası, İstanbul 1982.

ÖZYÜKSEL, Murat, **Hicaz Demiryolu**, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2000.

ÖZYÜKSEL, Murat, "Osmanlı Demiryolu İşletmeciliğinde Bir Devlet Girişimi:

Hicaz Demiryolu (I)", **İktisat Dergisi**, S. 292, Şefik Matbaası, İstanbul 1989, s. 18-25.

ÖZYÜKSEL, Murat, "Osmanlı Demiryolu İşletmeciliğinde Bir Devlet Girişimi:

Hicaz Demiryolu (II) ", **İktisat Dergisi**, S. 293-294, Yenilik Basımevi, İstanbul 1989, s. 29-43.

PİCK, Walter Pinhas, "Meissner Pahsa and the construction of railways in

Palestine and neighboring countries", **Ottoman Palestine 1800-1914**, Ed: Gad G. Gilbar, E.J. Brill, Leiden 1990, pp.179-218.

SCHMELZ, U. O., "Population characteristics of Jerusalem and Hebron regions

according to Ottoman census of 1905", **Ottoman Palestine 1800-1914**, Ed: Gad G. Gilbar, E.J. Brill, Leiden 1990, pp. 15-68.

SMİTH, C. Gordon, "The Geography and Natural Resources of Palestine As Seen

by British Writers in The Nineteenth and Twentieth Centuries", **Studies on Palestine During The Ottoman Period**, Ed: Moshe Ma'oz, The Magnes Press, Jerusalem 1975, pp. 87-100.

YAZBAK, Mahmoud, **Haifa in The Late Ottoman Period 1864-1914**, Brill,

Leiden, Boston, Köln 1998.

YAZBAK, Mahmoud, "Templars as Proto-Zionists? The "German Colony" in

Late Ottoman Haifa", **Journal of Palestine Studies**, Vol. 28, No. 4,

(Summer, 1999), pp. 40-54.

4- Bildiriler

KUSHNER, David, “From Eyalet to Sancak: The District of Acre in Transition,

1840-1918”, (XIII. Türk Tarih Kongresi , Ankara, 4-8 Ekim 1999), **Kongreye Sunulan Bildiriler**, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 2002, pp. 2021-2028.

5- Ansiklopediler

Görsel Genel Kültür Ansiklopedisi, **Wilhelm 2 Maddesi**, C.2. Görsel Yayınları,

İstanbul 1981, s. 1275-1276.

The Encyclopaedia of Islam, **Hayfa Maddesi**, Vol.III, New Edition, Leiden

1971, pp.324-326.

Türkiye Diyanet Vakfı Ansiklopedisi, **Hayfa Maddesi**, C. 17, Divantaş, İstanbul

1988, s. 40-42.

6- Tezler

TAŞKIN, Ünal, **Osmanlı Devleti’nde Kullanılan Ölçü ve Tartı Birimleri**,

Yüksek Lisans Tezi, Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2005.

7- İnternet Siteleri

<http://193.255.138.2/takvim.asp> (Erişim Tarihi: 5 Mayıs 2009) (Türk Tarih Kurumu Tarih Çevirme Kılavuzu)

<http://www.birimcevir.com> (Erişim Tarihi: 18 Nisan 2009)

<http://www.obarsiv.com/ob-tarih.html> (Erişim Tarihi: 12 Mayıs 2009) (Osmanlı Bankası Arşiv ve Araştırma Merkezi)